Nr. 32.

Warszawa

$\frac{30 \text{ lipca}}{11 \text{ sierpnia}}$ 1866 r.



Wychodzi w każdą sobotę.

Redakcja przy ulicy Nowy-Świat 14.

MERKURY

dodatek tygodniowy do Ekonomisty.

TYDZIEŃ FINANSOWY.

Za pierwszém ogłoszeniem wiadomości o układach pokojowych, giełda paryska znowu się gwałtownie uniosła,— co też odbiło się na trzech wartościach najwięcéj czułych na wpływy polityczne, a stąd będących głównie przedmiotem spekulacji: renta francuska (3%) skoczyła do 70, włoska—do 57, kredyt ruchomy — do 700 fr. Entuzjazm rychło przeszedł, i znowu wrócono do $68,^{80}$, 52, 650; obecnie nawet, kiedy stosunek między Austrją a Włochami zahacza się o Tyrol, renta włoska spadła do 51.

Sprawozdawca giełdowy paryskiéj *Semaine Financière* ostrzega, iż nawet przy zupełnéj pewności pokoju nie należy się zbyt zapędzać w podwyżce, gdyż pokój po wojnie ma zadanie naprawy i organizacji,— co pociąga za sobą szereg pożyczek, które właściwie do kosztów wojny zaliczyć można. Wreszcie ważną jest rzeczą rozróżnić wartości prawdziwe, których wysokość opiera się na rzeczywistych korzyściach, od tych, niejako sztucznych, którym ruch zmienny nadaje jedynie gra spekulacji.

Bank francuski doszedł do bajecznéj cyfry funduszu metalicznego 700 miljonów fr. Jestto oznaką niewątpliwą stagnacji interesów; ale sama ta stagnacja pochodzi w znacznéj części z niesłychanéj różnicy warunków kredytu bankowego między Londynem i Paryżem. Stopa 10% banku angielskiego, obok wolnéj stopy giełdowéj (Stock-Exchange) 6 i $6\frac{1}{2}$%, zaczyna mocno drażnić świat handlowy w Anglji. Powszechnie żądane jest zbadanie rzeczy bankowéj. Kwestja kredytu cały świat dziś mocno obchodzi; dla tego badanie podobne w Anglji, jednocześnie z przedsiewziętém we Francji, doprowadziłoby zapewne do wyjaśnienia wielu rzeczy dziś w kontrowersie będących, do usunięcia anomalij kredytu, stagnację, a nawet klęski wyradzających.

Dekret rejenta włoskiego, księcia Carignan, zaradza brakowi w obiegu małych biletów, upoważniając bank narodowy do wypuszczenia na 5 milj. fr. biletów 20, 50 i 100-frankowych w zamian za 1.000 frankowe, tak jak to już raz na takąż sumę dozwolone zostało dekretem królewskim 19 maja.

Gazeta urzędowa hiszpańska ogłasza dekret nakazujący przedwczesną opłatę dwóch półrocznych rat podatkowych, —na 5 sierpnia i 5 listopada.

Waluta nasza i ruska poprawia się znacznie: mienne na złocie i srebrze spada, kursa zagraniczne również; a papiery procentowe podnoszą się, - zwłaszcza listy likwidacyjne, które w tygodniu ubiegłym zyskały prawie 3% ($67\frac{1}{4}$).

Wexle obniżyły się o 1 do 2%.

na Berlin	2 m.	132	doraźnie	$133,^{3}$
„ Londyn ...	3 m.	$130,^{6}$	„	$133,^{2}$
„ Paryż	2 m.	$132,^{1}$	„	$132,^{9}$

KURSA GIEŁDY,

w tygodniu 3—9 sierpnia.

		Stopa %	PARI	Piątek 3 sierp. święto	Sobota 4	Poniedz. 6	Wtorek 7	Środa 8	Czwar. 9	Stosunek ost. do pari na 100.
				CENA RZECZYWISTA W TYGODNIU — Ruble						
	1. Papiery publiczne. *a) Rządowe.*									
Polskie.	Obligi Skarbowe (r. 100. 250. 500).	4	100	.	83,33	.	.	.	.	83 1/3
	Bilety Skarbu Kr. Pol.	4 3/25	100	.	.	.	.	.	.	.
	Obligacje cząstk. (zł. 500) z kup..	4	75	.	102	.	.	.	.	135 1/3
	Cert. ban. na obl. cz. *A* (z.300) z kup.	5	45	.	51	.	.	.	.	113 1/3
	„ „ „ *B* (z. 200)	0	30	.	27	.	.	.	.	90
		5	30	.	33,50	.	.	.	.	111 2/3
	Dow. Kom. Cen. Lik. (różne sumy).	0	100	.	45	.	.	.	.	45
	Listy likwid. (r. 100. 250. 500. 1000)	4	100	.	65	65,50	66,25	67,25	67,25	67 1/4
	kupon	.	.	.	.	.	.	.	0,76 2/3	.
Ruskie.	5-ta pożyczka (500)............	5	100	.	84	.	.	.	.	84
	6-ta pożyczka	5	100	.	.	.	.	.	.	.
	Pożyczka premjowa z 1864 r.	5	100	.	.	110	110	.	.	110
	„ „ z 1866 r......	5	.	.	108	108	107,75	.	107,75	107 3/4
	Metaliki (300) lutowe	4	100	.	100,50	.	.	.	100	100
	Metaliki (300) sierpniowe	4	100	.	.	.	.	.	100,50	100 1/2
	Bilety banku Pańs. (100 i wyżéj)..	5	100	.	.	.	85	.	.	85
	b) Towarzystw i Spółek.									
Polskie.	Listy Zast. (30. 75. 150. 750. 3000).	4	100	.	85,83	85,83	85,50	.	85,50	85 1/2
	„ „ „ ser. 2	4	100	.	83,83	.	83,50	.	83,50	83 1/2
	kupon............	.	.	.	.	.	.	.	0,52 2/9	.
	Akcje Dr. Żel. W-W. (100)	diw.	60	.	75,75	.	.	.	75	125
	„ „ W-B. (100. 150) ...	4	100	.	65,17	65,17	65,67	66	66,50	66 1/2
	„ „ Teresp. (100).....	5	100	.	.	.	91,75	.	.	91 3/4
	„ „ Łodzk. (100)	5	100	.	.	.	.	.	.	.
Rus.	Akcje Gł. Tow. Dr. Ż. (125)	5	125	.	127	125,75	.	.	125,75	100 3/5
	Obligi D. Ż. W-Peters. (125. 500).	4 1/2	100	.	96,50	.	.	125	.	.
	2. Wexle.									
	Berlin........(Tal. 100) 2 mies.	.	92,857	.	122,10	122,40	122,10	121,95	122,55	132
	Gdańsk....... (100) „	.	92,857	.	.	.	.	.	.	.
	Hamburg .....(M. B. 300) „	.	140,855	.	.	.	.	.	.	.
	Londyn....... (Ł. 1) 3 „	.	6,304	.	8,25	8,28	8,24	.	.	130 2/3
	Paryż ....(Fran. 300) 2 „	.	75,214	.	.	.	99,22 1/2	99,30	.	132 1/7
	Wiedeń....... (Gul. 150) „	.	92,857	.	.	.	.	.	*96,30	*103 2/3
	Petersburg....(Rub. 100) 1 „	.	100	.	.	.	.	.	.	.
	3. Monety.									
	Półimperjał................	.	5,15	.	6,50	.	.	.	.	126 1/5
	Napoleondor	.	5	.	.	.	.	.	.	.
	Dukat holenderski..........	.	3	.	3,85	.	.	.	.	128 1/3
	Rubel srebrny..............	.	1	.	.	.	.	.	.	.
	Talar pruski...............	.	0,92.857	.	.	.	.	.	.	.
	Gulden austrjacki	.	0,62.906	.	.	.	.	.	.	.

STOPA SKUPU:	Warszawa.	Peter.	Londyn	Paryż.	Wiedeń.	Berlin.	Frankfurt.	Hamburg.
bankowa:	6%	6 1/2 (8)	10	3 1/2	5	6	5	—
giełdowa:	—	7 (10)	6 (8)	3 1/2	5	3 3/4 (4)	5	4 1/2 (5 1/2)

STAN OPERACIJ BANKU POLSKIEGO.

	w d. 21 lipca.	w ciągu 2 tygod. przyb. (+) ub. (—)	w d. 7 sierpnia.
	r u	b l	i
1. Skup: Portfel a) wexli krajowych..	1.299.377, 23	+ 140.317, 09½ — 204.633, 43½	1.235.060, 89
1. Skup: Portfel b) „ zagranicznych	8.459, 61	+ 91.551, 46 — 82.105, 30	17.905, 77
2. Zaliczenia na papiery publiczne ...	1.485.999, 20	+ 79.053, 23 — 73.101, 05	1.491.951, 38
3. „ na zast. towarów a) wełny .	416.759, 80	+ 31.982, 35 — 4.444, 15	444.298 —
3. „ na zast. towarów b) in. tow.	233.599, 12½	+ 4.306, 01 — 7.689, 73	230.215, 40½
Łącznie (3)	650.358, 92½	+ 24.154, 48	674.513, 40½
4. „ „ kosztowności..	543.516, 61	+ 22.131, 37 — 7.925, 92½	557.722, 05½
5. Otwarte kredyta......	3.603.533, 86½	+ 550.841, 71 — 684.024, 78	3.470.350, 79½
6. Kasa: Monety srebrne............	2.772.103, 65¼	— 5.406, 74¼	2.766.696, 91
6. Kasa: „ złote...............	30.467, 30	— 417, 61	30.049, 69
6. Kasa: Bilety Banku Polskiego.....	638.606	+ 6.400	645.006
6. Kasa: „ Kred. Cesarstwa......	678.130	— 32.146	645.984
Łącznie (6)	4.119.306, 95¼	— 31.570, 35¼	4.087.736, 60

BILANSE BANKÓW FRANCUSKIEGO I ANGIELSKIEGO,

w d. 26/27 lipca.

STAN CZYNNY

	B. francuski.	B. angielski.
	f r a n	k ó w
Fundusz metaliczny.....	689.584839	342.920725
Portfel...............	693.893059	668.557900 (Portfel i Zaliczenia)
Zaliczenia na złoto i rozm.	40.853136	
Pożyczki na zast.pap.publ. akcij, oblig. i in.	82.583000	245.703075
Dług skarbu i inne wart..	157.442218	375.000000
	1.664.656252	1.632.181700

STAN BIERNY

	B. francuski.	B. angielski.
	f r a n	k ó w
Bilety w obiegu.........	974.592075	631.577250
Przekazy z term. kilkod..	31.710775	16.613850
Rachunki bieżące prywatne......	350.455113	463.669225
Rachunki bieżące skarbowe.... .	71.554780	62.936225
Kapitał zakładowy......	182.500000	363.825000 (Kapitał i Zysk)
Zysk do kapit. doliczony .	7.044776	
Inne bierniki..........	46.798733	93.560250
	1.664.656252	1.632.181700

SKAZÓWKI I FAKTA BIEŻĄCE.

— **Droga żelazna konna w Warszawie** urządza się między dworcami kolei żelaznych W.-Wiedeńskiéj i Petersburskiéj, dodatkowa odnoga połączy ją z dworcem kolei terespolskiéj. Długość całéj linji wynosi około 4 werst. Na bulwarze przy moście urządzona zostanie dźwignia do przekładania towarów ze statków wodnych na wagony i nawzajem.

Wagony pasażerskie i towarowe budują się w Cesarstwie na warstatach głównego Towarzystwa dróg żelaznych ruskich. Koszta budowy drogi, około 50.000 rubli wynoszące, awansuje skarb Królestwa, a po skończeniu robót (za miesiąc) droga ta, za koncesją i zwrotem awansu, przejdzie w posiadanie rzeczonego Towarzystwa.

Podobne koleje istnieją już w Paryżu, Berlinie, Petersburgu, Kopenhadze, Zurichu, a głównie w miastach Stanów Zjednoczonych półn. Ameryki, mianowicie w 26-u miastach werst 1.480 (p. *Merkurego* Nr. 14).

— **Taryfa depesz telegrafu atlantyckiego** ogłoszona w Londynie 30 lipca, stanowi: za 20 wyrazów, zawierających nie więcéj jak 100 liter, 20 szilingów; za każdy nadto wyraz 5-zgłoskowy 1 sziling. Taryfa ta służy dla komunikacji z Ameryką Anglji i Irlandji. Depesze z kontynentu będą zapewne dopłacać zwyczajną opłatę za depesze do Anglji.
Bezpośrednie połączenie doprowadzone dopiero tylko do Newfoundland, — daléj depesze odsyłane są na parowcu; ale za kilka dni będzie już gotowe połączenie telegraficzne z lądem Ameryki.

— **Dwie drogi żelazne przez górę Cenis.** Jeszcze w roku 1845 ojciec dzisiejszego króla włoskiego, Karol-Albert, wzywał inżenierów belgijskich dla zbadania warunków przeprowadzenia olbrzymiego tunelu przez Alpy Sabaudzkie, z miejsca, dokąd już dochodziła droga żelazna z Turynu, ażeby tym sposobem ułatwić i skrócić komunikację z Francją. Najwłaściwszą do tego miejscowością okazała się góra Cenis 11.000 stóp wysoka, na któréj dotąd istnieje droga zwyczajna z roskazu Napoleona I, po bitwie pod Marengo, w widokach strategicznych urządzona. Po téj drodze chodzą obecnie diliżanse czworokonne, niekiedy mułami podprzęgane. Kilkanaście godzin trudnéj jazdy opłaca się wprawdzie dla turysty wspaniałością alpejskich widoków, ale znakomicie wstrzymuje ruch interesów, zwłaszcza handlowych. Środkiem pokonania téj trudności jest niezaprzeczenie przeprowadzenie kolei żelaznéj, — zadanie, któremu na zawadzie stoją śnieżnogłowe olbrzymy. Otóż zadanie to ma być rozwiązane w dwojaki sposób, — dwie drogi żelazne mają przerzynać Alpy: jedna przez wnętrze owego olbrzyma zwanego Cenis, druga po jego grzbiecie.

1. Pierwsza z tych dróg wymaga przebicia tunelu, a zatém ogromnéj pracy i kapitału. Już od roku 1857 roboty około tunelu zaczęto z obu stron, od Piemontu i Sabaudji, według nowego systemu inżeniera włoskiego Sommelier, w którym motorem służy powietrze zgęszczane ciśnieniem wody. Tunel przechodzić będzie nie pod najwyższym szczytem góry Cenis, ale 200 metrów obok, i nad sobą mieć będzie masę wysoką na 5.000 st. Cała jego długość wynosić ma 12 200 metrów (=werst 11½); z tych dotąd przebito około 5.000 metrów. Znaczna szerokość tunelu (mieści dwa rzędy szyn) i obfita wentylacja, sprawiana za pomocą tegoż przyrządu Sommelier, czynią powietrze zupełnie dobrém i oddychanie swobodném. Pod tunelem znajduje się kanał dla ścieku wody, dla umieszczenia rur gazowych i zgęszczonego powietrza.

Niepodobna ściśle obliczyć wszystkie trudności na jakie olbrzymia ta robota natrafić może; wszakże o ile wiadomo, potrwa jeszcze przynajmniéj lat 7 do 8, a koszt całkowity wyniesie około 130 miljonów fran.

2. Druga koléj projektowana przez górę Cenis, polega na pokonaniu trudności przebywania wielkich pochyłości i przykrych zawrotów. Podjęła się tego kompanja pod kierunkiem inżeniera angielskiego pana Fell, który system swój wyprobował naprzód w Derbyshire w Anglji, na spadzistéj i krętéj kolei, urządzonéj na przestrzeni 700 metrów, a następnie na saméj górze Cenis, gdzie urządził 2 kilometry podobnéj drogi o pochyłości 1 : 6, po któréj od roku wożą ciężary ze wszelkiém bespieczeństwem.

Myśl zasadnicza systemu Fell'a nie nowa: znalazła ona już do pewnego stopnia zastosowanie na Semmering'u. Ale Cenis przedstawia nierównie większe trudności: średnią wyniosłość oznaczają tu na 1 : 25, a często się wydarzy 1 : 12. Dla tego system Fell'a ma swoje osobliwości. I tak, ponieważ podnoszenie się w górę polega na spotęgowaniu ciśnienia na szyny czyli tarcia, to dla osiągnięcia tego rezultatu, na pochyłościach przechodzących 1 : 25, kładzie się pośrodku między szynami trzecia szyna nieco wyżéj wystająca; w lokomotywie zaś, oprócz kół zwyczajnych, urządzają się w środku mniejsze, opierające się o środkową szynę i naciskające tém silniéj, im większa pochyłość. Taż sama szyna środkowa służy do hamowania przy spuszczaniu z góry i do zabespieczenia na zakrętach od wyskoczenia z szyn, a to przy pomocy kół pod wagonami poziomo do środkowéj szyny zwróconych, a przy schodzeniu z góry na nią naciskających. Przyrząd ten pozwala zatrzymać pociąg w każdéj chwili.

Jeszcze jedna pozostaje do zwalczenia trudność: wielkie masy spadającego w pewnych miejscach śniegu mogłyby utrudniać, a nawet tamować jazdę. Otóż dla odwrócenia téj niedogodności, niektóre części drogi mają być pokryte dachem urządzonym rozmaicie stosownie do masy śniegu, zwykle w tych miejscach spadającego: dachów drewnianych ma być około 12 kil., a 3 kilometry będą mocno obmurowane, z powodu panujących na téj przestrzeni zasp i zamieci.

Budowę téj drogi zamierzono ukończyć w roku bieżącym. W początku ma chodzić 3 pociągi dziennie w każdą stronę, przewożąc po 120 do 130 osób i 80 do 90 tonn towarów. Koszt budowy obliczony na 8 miljonów franków. Kompanja liczy na odzyskanie téj sumy i na zysk pewny, nawet jeżeli po ukończeniu tunelu ruch po téj drodze ustanie.

Przejazd od St. Michel (od strony Francji) do Suzy (w Piemoncie) trwać będzie godzin 4½.

Handel Francji z Włochami i Wschodem, dotąd przez Marsylję prowadzony, zwróci się na tę drogę, gdyż wielka będzie oszczędność w czasie; tak np. podróż z Paryża do Alexandrji, skróci się o 38 godzin.

System górnych dróg żelaznych raz szczęśliwie zastosowany, szybko się rospowszechni, zwłaszcza w Alpach. Człowiek zwycięży góry, jak już dawno ocean zwyciężył.

— **La liberté des banques** par *J. E. Horn.* Świeżo wyszłe w Paryżu (w księgarni Guillaumin) dzieło pod tym tytułem, jest sumiennie i zręcznie opracowanym zbiorem argumentów na korzyść wolności banków. W obec monopolu banku francuskiego i prowadzonego teraz śledztwa bankowego, dzieło to jest bardzo na czasie. Ustęp z niego *o monecie i bankach* w majowym zeszycie Journal des économistes zamieszczony został.

W drukarni Gazety Polskiéj.

Za pozwoleniem Cenzury Rządowéj.